


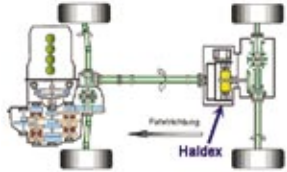



Oznaczenie	Charakterystyka budowy i działania	Obszar zastosowania
Grupa I Najprostsze mechanizmy 	a) Napęd 1 koła	Pojazdy 2 i 3-kołowe
	b) Kinetycznie sztywny napęd 2 kół (lub większej liczby)	Tyłne mosty quadów, małe samojezdne maszyny robocze
	c) Napęd 2 kół (lub większej liczby) przez system sprzęgieł jednokierunkowych (mechanizmy typu NO-SPIN)	Ciężkie pojazdy użytkowe w kopalniach odkrywkowych, samochody terenowe
Grupa II Napędzanie kół przy użyciu mechanizmów różnicowych  	a) Proste mechanizmy różnicowe bez blokowania (otwarte)	Popularne samochody osobowe i ciężarowe
	b) Mechanizmy różnicowe z blokowaniem przy użyciu kształtowych sprzęgieł mechanicznych	Średnie i ciężkie samochody terenowe, ciągniki rolnicze i maszyny robocze
	c) Mechanizmy różnicowe o powiększonym momencie oporu wewnętrznego	Lekkie samochody terenowe i typu SUV*, samochody sportowe
	d) Mechanizmy różnicowe międzykołowy i międzyosiowe z korekcją rozdziału momentów napędowych przez indywidualne sterowanie hamulcami kół	Samochody osobowe i turystyczne, samochody ciężarowe i autobusy
	e) Mechanizmy różnicowe aktywne (o dodatkowej więzi kinematycznej)	Wyczynowe samochody sportowe, samochody osobowe i typu SUV* najwyższej klasy
Grupa III Układy napędowe wieloosiowe z dołączaniem napędu mostów lub kół 	a) Przy użyciu sprzęgieł kształtowych sterowanych manualnie lub automatycznie	Średnie i ciężkie samochody terenowe, ciągniki rolnicze i maszyny robocze
	b) Przy użyciu sprzęgieł lepkościowych lub ciernych działających automatycznie	Samochody osobowe typu 4x4, lekkie samochody terenowe, samochody sportowe
Grupa IV Indywidualny napęd kół lub osi pojazdu odrębnymi silnikami 	a) Przy użyciu silników hydraulicznych	Maszyny robocze, pojazdy wielozadaniowe, samochody ciężarowe
	b) Przy użyciu silników elektrycznych	Hybrydowe i elektryczne samochody osobowe i typu SUV*